

QUAND TENIR COMPTE DU GENRE TRANSFORME L'ANALYSE MAIS AUSSI LE PROJET D'INTERVENTION

Liliana Cunha (1) Marta Santos (2) et Carla Barros-Duarte (3)

(1) CPUP; CEDH, Universidade Católica Portuguesa; lcunha@porto.ucp.pt

Rua Diogo Botelho, 1327, 4169-005 Porto, Portugal

(2) CPUP, Universidade do Porto; marta@fpce.up.pt

(3) CPUP, Universidade Fernando Pessoa; cbarros@ufp.edu.pt

Même si l'activité de conducteurs de bus est encore typiquement masculine, elle a subi un processus de féminisation. La présente communication met en relief la plus-value résultant de l'adoption d'une perspective de genre dans l'analyse de cette activité : celle-ci permet, en effet, de mettre en lumière certaines questions relatives aux conditions de travail qui, parce qu'elles étaient réputées intrinsèques à l'activité, n'étaient pas soulevées. Il s'agit en l'occurrence, et tel que l'ont souligné les résultats obtenus, de l'exposition à des horaires atypiques et irréguliers et de la gestion de tâches considérées comme "périphériques".

Partant de la constatation que le temps de travail ne correspond pas uniquement au temps de conduite effective et refusant d'ignorer ce qu'attestent les exigences de conciliation d'horaires irréguliers avec le temps hors du travail, la nécessité d'une intervention sur les horaires de travail devient alors émergente.

Mots-clés

Conducteurs de bus; temps de travail ; dimension genre.

WHEN TAKING GENDER INTO ACCOUNT TRANSFORMS THE ANALYSIS, BUT ALSO THE INTERVENTION PROJECT

While driving a bus remains a typically masculine activity, it has undergone a feminization. This paper presents the added value of adopting a gender perspective in analyzing this activity. It helps shed light on certain questions regarding working conditions that, because they were considered inherent to the activity, had not been raised previously. In this case, as revealed by the results obtained, it is a matter of exposure to non-standard and irregular schedules and managing tasks that are considered "peripheral".

Based on the observation that the work time does not solely correspond with the effective driving time and refusing to ignore the requirements for reconciling irregular working hours with time outside of work, the need for an intervention focused on the work schedules becomes clear.

Key words

Bus drivers; work time; gender perspective.

1. INTRODUCTION

L'adoption d'une perspective de genre dans le cadre de projets que nous avons développés, s'est traduite en substance par l'étude sur l'insertion des femmes dans des professions traditionnellement masculines. Ce faisant, nous n'avons pas négligé pour autant les conditions de travail, les tâches, les parcours professionnels et l'accès à la profession autant des hommes que des femmes.

Deux hypothèses structurantes soutiennent l'approche que nous avons suivie : d'une part, la reconnaissance de la transversalité des rapports sociaux de genre et, de l'autre, tel que nous le propose Danièle Kergoat (1993), l'hypothèse que quelque chose se reconstruit lorsque les emplois majoritairement occupés par des hommes intègrent désormais des femmes.

L'étude développée dans le secteur des transports routiers de passagers, au Portugal, sur deux périodes et avec des orientations différentes, révèle à quel point la perspective de genre est transformatrice : elle transforme non seulement l'analyse menée par les chercheurs mais également le projet d'intervention dans le travail.

2. LE SECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS DE PASSAGERS AU PORTUGAL

Au Portugal, l'entrée de femmes dans cette profession n'émerge qu'à partir des années 1990 et, dans la région Nord - où l'étude a été développée -, seulement depuis l'an 2000. On y évalue leur présence à moins de 2 % de l'ensemble des conducteurs.

Ces années correspondent, par ailleurs, à une transformation profonde du secteur, en cours de privatisation depuis le milieu des années 1990 – l'autobus ayant été en quelque sorte « dévalorisé » en tant que moyen de transport en milieu urbain face au recours croissant au métro, davantage soumis à l'exigence d'une articulation précise des horaires des divers modes de transport (Cunha & Lacomblez, 2007). De plus, l'extension des horaires de travail dans les activités de services a créé de nouvelles exigences, légitimant une révision progressive des périodes couvertes par le réseau de transport public, de moins en moins conçues en fonction des « heures de pointe » traditionnelles de la semaine de travail de cinq jours (Scheller, Cunha, Nogueira & Lacomblez, 2013).

3. DE QUELLE FAÇON LA PERSPECTIVE DE GENRE TRANSFORME L'ANALYSE?

Deux recherches menées au sein du secteur du transport collectif routier de passagers dans la région Nord du Portugal permettent de poursuivre ici notre réflexion sur l'entrée des femmes dans ces métiers. La première, entamée en 2003, a porté sur les évolutions des conditions de travail et d'emploi des conducteurs d'autobus (Cunha, 2012). La seconde a débuté en 2009 avec un soutien financier national qui a été attribué afin que la recherche tienne compte du sexe des salariés exerçant cette profession (Castelhano & Nogueira, 2011).

Première recherche : l'activité et les conditions de travail des conducteurs dans des entreprises des secteurs public et privé

Cette première recherche a commencé par une demande, formulée par le Sindicato Nacional dos Motoristas (Syndicat National des Conducteurs), d'analyse des conditions de travail dans le secteur, en tenant particulièrement compte de l'impact des politiques de privatisation du secteur au Portugal, à partir de la moitié des années 1990.

Sur le plan méthodologique, nous avons eu recours à l'enquête Santé et Travail - INSAT (Barros-Duarte, Cunha & Lacomblez, 2007). Cet instrument d'analyse qui a ses antécédents dans une tradition définie en France, notamment dans le cadre du développement des enquêtes ESTEV et VISAT (Barros-Duarte & Lacomblez, 2006), a été appliqué à 161 conducteurs (158 hommes et 3 femmes). Par souci de cohérence avec la tradition scientifique de l'ergonomie de l'activité, les résultats de l'INSAT ont été mis en relation avec les analyses de l'activité menées au préalable et avec le discours des conducteurs enquêtés.

Les résultats obtenus ont mis en évidence la question, sensible, des horaires de travail : il s'agissait de l'un des principaux problèmes cités par ces salariés : 60,9 % d'entre eux se plaignaient d'horaires irréguliers et 58,4 % d'un nombre trop élevé d'heures de travail. Les analyses de leur activité ont démontré que, fréquemment, les services attribués, tout en respectant le cadre légal en matière d'heures de travail, s'étendent effectivement sur une période de temps considérable, notamment parce qu'il est

fréquent que les services soient coupés d'un intervalle qui peut varier de une heure à cinq heures et demie – ce qui ne permet pas toujours de rentrer chez soi (Cunha, 2012). Soulignons encore que 93,8 % de nos interlocuteurs ont fait référence à l'inconvénient de journées de travail qui, régulièrement, se prolongent au-delà de l'heure prévue. Ils invoquent notamment les retards pris, face aux horaires prescrits, en raison des difficultés de circulation rencontrées quotidiennement.

Deuxième recherche : l'activité et les conditions de travail dans une perspective de genre

Cette deuxième recherche a correspondu, alors, à une analyse fondée sur une perspective de genre qui a réuni seize femmes et seize hommes présentant les mêmes caractéristiques d'âge et d'ancienneté. Sur le plan méthodologique, l'analyse de l'activité est restée centrale, mais toujours en articulation avec d'autres sources de collecte de données, notamment de l'INSAT. Ce qui signifie que les résultats ont été interprétés en tenant compte de ce que l'analyse de l'activité en contexte réel a permis de voir ou de comprendre. Nous avons assumé, dans le cadre de l'interprétation des données, le principe d'une «statistique ouverte» (Volkoff, 2010), non soumise aux injonctions de la signification ou des intervalles de confiance, étant donné que le nombre restreint de conductrices ne permettait pas d'ébaucher de grandes tendances comme dans le cadre de la recherche précédente dans ce secteur (Scheller, Cunha, Nogueira & Lacomblez, 2013).

Les conductrices qui ont collaboré à notre seconde recherche ont mis, plus que leurs collègues hommes, l'accent sur le fait que les difficultés résultant de l'organisation du temps de travail de la conduite en viennent à empiéter sur le « temps de support » qui leur est attribué, en fin de course, afin de vérifier si aucun objet n'a été oublié dans le bus, de changer l'indication de la destination de la course suivante, de faire le bilan des billets vendus ou, dans certaines entreprises, de nettoyer l'intérieur du bus (Castelhanou & Nogueira, 2011).

Pour elles, cette prolongation de la journée de travail multiplie les préoccupations dans leur gestion anticipée de l'organisation familiale. Ce qui les a conduits à nous parler avec beaucoup de détails de ce qu'exige leur activité en fin de course.

Le temps 'hors travail' renouvelait ainsi notre champ de recherche : il nous avait, indirectement, amenées à voir ce qui était resté jusque-là dans l'ombre attribuée à des 'résidus' (Schwartz, 1997) d'importance négligeable.

4. QUAND TENIR COMPTE DU GENRE TRANSFORME LE PROJET D'INTERVENTION

L'insertion des femmes dans des activités à prédominance masculine advient, bien souvent, parallèlement à une évolution de l'organisation du temps de travail de tous les travailleurs – principalement à un *aménagement* de leurs horaires de travail. Et, si cette évolution a traversé la plupart des secteurs d'activité, elle a été particulièrement visible dans les activités dites de service, sujettes à un processus de féminisation indubitable dans de nombreuses régions du monde.

Dans cette étude, nous avons analysé une profession typiquement masculine, dans laquelle la disponibilité quasi inconditionnelle au travail est déjà implicite, ce qui peut expliquer le fait que la revendication d'une intervention sur les horaires ne soit pas très visible dans le discours des hommes. D'où la plus-value associée au dialogue avec les femmes. À partir de ce dialogue, la nécessité et l'urgence d'une intervention visant à transformer les horaires de travail, et favorable à tous, sont désormais visibles, si l'on tient compte du fait, tel qu'il émane clairement du discours des femmes, que le temps de travail n'est pas seulement le temps de conduite effective et qu'en dépit du fait que l'on peut parler d'une «pénibilité partagée de façon égalitaire», les coûts sont différenciés pour les conducteurs et les conductrices (notamment en ce qui concerne les exigences en matière de conciliation avec la vie hors du travail). Par conséquent, les conditions de travail des conducteurs et des conductrices finissent par prendre des configurations distinctes, avec un impact sur leurs parcours professionnels et des coûts différenciés sur le plan de la santé.

L'organisation du temps de travail mérite donc une attention renouvelée, notamment pour éviter de confiner la recherche de modes de conciliation entre les contraintes du temps de travail et celles des « temps sociaux » aux stratégies mises en œuvre par les travailleuses(eurs). Il s'agit, en effet, d'examiner quels sont les modes alternatifs susceptibles d'être mis en œuvre dans l'organisation du temps de travail des entreprises – sachant que les instances publiques locales/régionales peuvent également jouer un rôle décisif dans ce domaine d'intervention (Martinez, 2010).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Barros-Duarte, C., & Lacomblez, M. (2006). Santé au travail et discrétion des rapports sociaux. *PISTES*, vol. 8, n° 2, pp. 1-17.
- Barros-Duarte, C., Cunha, L. & Lacomblez, M. (2007). INSAT: uma proposta metodológica para análise dos efeitos das condições de trabalho sobre a saúde. *Laboreal*, 3, (2), 54-62. <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=37t45nSU547112311:499682571>
- Castelhano, J., & Nogueira, S. (2011). *Género e trabalho. O processo de inserção feminina em profissões tradicionalmente masculinas*. Rapport de recherche, Porto, Portugal, Centro de Psicologia da Universidade do Porto.
- Cunha, L. (2012). *Mobilidades, territórios e serviço público: debates sobre o interesse colectivo à margem do paradigma de uma sociedade móvel*. Thèse présentée en vue de l'obtention du titre de Docteur en Psychologie, Porto, FPCE-UP.
- Cunha, L., & Lacomblez, M. (2007). Marché et régulation de l'intérêt général dans le secteur du transport routier de passagers : un débat rénové par l'activité des conducteurs. *@ctivités*, vol. 4, n° 1, pp. 133-140.
- Kergoat, D. (1993). Des hommes, des femmes et du travail. *Éducation Permanente*, n° 116, pp. 133-139.
- Martínez, E. (2010). Les salariés à l'épreuve de la flexibilité. *Bruxelles : Éditions de l'Université de Bruxelles*.
- Scheller, L., Cunha, L., Nogueira, S., & Lacomblez, M. (2013). Le temps des conductrices de bus en France et au Portugal. *Travail, genre et sociétés*, n.º 29, pp. 69-86.
- Schwartz, Y. (1997). *Reconnaissances du travail, pour une approche ergologique*. Paris : PUF.
- Volkoff, S. (2010). Statistiques "ouvertes" et ergonomie "myope" : combiner les niveaux d'analyse en santé au travail. *Sciences sociales et santé*, vol. 28, n° 2, pp. 11-30.